Gesetz-Sammlung
für die
Königlichen Preußischen Staaten.

Nr. 20.

(Nr. 2356.) Vertrag zwischen Seiner Majestät dem Könige von Preußen und Seiner Majestät dem Könige von Hannover, die Erweiterung der Emsschiffahrt und die auf der Ems zu erhebenden Schiffahrtsabgaben betreffend. Vom 13. März, ratifizirt am 17. Mai 1843.

Um die in dem Staatsvertrage zwischen der Krone Preußen und Hannover vom 29. Mai 1815., so wie in der Wiener Kongreßakte vom 9. Juni 1815. enthaltenen Verabredungen über die Bestimmung einer Schiffahrtsabgabe auf der Ems zur Ausführung zu bringen, zugleich aber auch der Emsschiffahrt durch Beseitigung mancher seither bestandenen Hindernisse und durch Einrichtung neuer, die bessere Benutzung dieses Flusses bezweckenden Anlagen eine größere Erleichterung und Ausdehnung zu verschaffen, haben

Seine Majestät der König von Preußen

Allerhöchst Ihren Generalkonsul, den Geheimen Regierungsrath August von Forckenbeck, Ritter des rothen Adlerordens dritter Klasse mit der Schleife 2c., und

Seine Majestät der König von Hannover

Allerhöchst Ihren Hofrath Friedrich Ernst Witte, Ritter des Guelphenordens vierter Klasse 2c.

zu Ihren Bevollmächtigten ernannt, welche nach vorhergegangener Verhandlung, unter dem Vorbehalte der Ratifikation, über folgenden Vertrag übereingekommen sind:

Art. 1.

Abschnitt I. Von der Erhaltung und Verbesserung der Schiffbarkeit der Ems und der Beförderung des Verkehrs.

Die Königlich Hannoversche Regierung erneuert und wiederholt unter Bezugnahme auf die Bestimmungen des Protokolles vom 26. April 1820. wegen Schiffbarmachung der Ems, in deren Gemäßheit sie bereits einen Kanal und eine Reihe von Werken verschiedener Art auf dem ihrer Hoheit unterworfenen Theile der Ems ausgeführt hat, um dort die Befahrung der Ems möglich zu machen, die gleichfalls daselbst übernommene Verpflichtung, die Schiffbarkeit der Ems innerhalb der Hannoverschen Landesgränze auch ferner in dem vertragsmäßigen Zustande zu erhalten.

(Ausgegeben zu Berlin den 13. Juni 1843.)

Art. 2.

Da indessen den gemachten Erfahrungen zufolge die von der Emsschiffahrt erwarteten Vortheile dadurch nicht vollständig erreicht werden, so lange nicht auch die Schiffbarmachung der Ems auf Königlich Preußischem Gebiete fortgesetzt wird, so verpflichtet sich die Königlich Preußische Regierung: in einem Zeitraume von 4 bis höchstens 5 Jahren, vom Abschlusse dieses Vertrages an, die Ems von der Hannoverisch-Preußischen Landesgränze aufwärts bis nach dem Preußischen Orte Greven nicht allein von allen jetzt vorhandenen Schiffahrts-Hindernissen (namentlich den bei Rheine bestehenden) zu befreien, sondern auch derselben in jener Ausdehnung durch Anlegung der erforderlichen Schleusen in den bei den Hannoverschen Emsschleusen zur Ausführung gekommenen, oder doch jedenfalls in keinen geringeren Dimensionen, die nämliche Wassertiefe zu geben und fortwährend zu erhalten, welche durch das Protokoll vom 26. April 1820. für den Hannoverschen Theil der Ems verabredet ist.

Art. 3.

In Beziehung auf den für die Schiffahrt erforderlichen Leinpfad machen die beiden kontrahirenden Staaten sich anheischig, eine besondere Sorgfalt darauf zu verwenden, daß in ihrem Gebiete der Leinpfad überall in einen solchen Stand gesetzt und darin erhalten werde, welcher dem durch die Erfahrung nachgewiesenen Bedürfnisse entspricht. Ueberhaupt versprechen beide Staaten, dafür Sorge tragen zu wollen, daß die durch den gegenwärtigen Vertrag bezweckte Erleichterung der Emsschiffahrt für die Dauer erreicht und den etwa durch Naturereignisse oder sonst herbeigeführten Störungen möglichst schnell abgeholfen werde.

Art. 4.

Um den Verkehr auf der Ems auch durch einen erleichterten Landtransport zu befördern, übernimmt ferner die Königlich Preußische Regierung die Verpflichtung: gleichzeitig mit der nach Art. 2. zugesicherten weiteren Schiffbarmachung der Ems und binnen gleicher Frist eine Chaussee von Greven nach Münster anzulegen und solche stets in gutem Stande zu erhalten, auch auf derselben kein höheres Weggeld zu erheben, als nach dem allgemeinen Chausseegeld-Tarif auf anderen Preußischen Chausseen erhoben wird.

Art. 5.

Nicht minder macht sich die Königlich Preußische Regierung hiedurch anheischig, bei dem Hauptzollamte zu Rheine alsbald und spätestens innerhalb der nächsten fünf Jahre solche Einrichtungen zu treffen, daß die zu Schiffe beförderten oder noch zu befördernden Waaren unmittelbar am Wasser abgefertigt werden können.

Art. 6.

Der Erlaß besonderer Ufer- und Strompolizei-Reglements bleibt unter der

der Beschränkung, daß dieselben mit keiner Bestimmung des gegenwärtigen Vertrages im Widerspruche stehen dürfen, der freien Verfügung jedes einzelnen der kontrahirenden Staaten hinsichtlich der zu seinem Gebiete gehörigen Flußstrecke überlassen. Ueber folgende dahin gehörige Punkte ist indessen eine gemeinsame Verabredung getroffen und treten diese daher mit dem gegenwärtigen Vertrage in Kraft:

1) Zur Ausübung der Flußschiffahrt auf der Ems, welche an sich lediglich den Unterthanen der beiden kontrahirenden Staaten vorbehalten bleibt, bedarf ein Jeder eines Legitimationsscheines (Patents) seiner Obrigkeit, um sich dadurch über seine Befugniß zur Ausübung des Schiffergewerbes jederzeit ausweisen zu können. Dieser Legitimationsschein berechtigt ihn, die ganze Ems bis in die offene See und umgekehrt so weit zu befahren, als er mit seinem Fahrzeuge gelangen kann.

Ausschließliche Berechtigungen, Frachtfahrt auf der Ems zu treiben, oder aus solchen Privilegien hervorgegangene Begünstigungen für Schiffergilden oder andere Korporationen und Individuen bestehen nicht, und sollen auch in Zukunft Niemandem ertheilt werden.

Ebensowenig findet ein Stapel- und Zwangsumschlagsrecht auf der Ems Statt und kein Schiffer kann gezwungen werden, den Bestimmungen des gegenwärtigen Vertrages zuwider, gegen seinen Willen aus- oder umzuladen.

2) Die Einrichtung von Reihefahrten zwischen zwei oder mehreren Emsplätzen, so wie die Bildung von anderen Schiffahrtsvereinen, wodurch einzelne Schiffer vorzugsweise begünstigt werden könnten, soll ohne die gemeinschaftliche Genehmigung der von jeder Regierung für zuständig erklärten Behörden beider Staaten nicht stattfinden.

3) Der freien Wahl der Schiffer bleibt es gänzlich überlassen, ob sie sich zum Fortschaffen der Fahrzeuge, wie bisher, ihrer eigenen Pferde bedienen oder wegen Annahme fremder Zugkräfte in freier Vereinigung mit den Unterthanen der kontrahirenden Staaten über den Gestellungspreis dingen wollen.

4) Schießpulver in Quantitäten über 5 Pfund soll nur in besonderen, mit einer schwarzen, drei Ellen langen und eine Elle breiten Flagge versehenen Fahrzeugen geführt und selbst in geringeren Quantitäten niemals zwischen anderen Waaren verpackt werden. Auch muß jeder Schiffer, welcher Schießpulver geladen hat, bevor er irgendwo anlandet, der Ortspolizeibehörde oder den Wasserbaubeamten hievon Anzeige machen und die von denselben etwa anzuordnenden Sicherheits-Maaßregeln zur Befolgung gewärtigen. Versäumt er diese Anzeige, so unterliegt er da, wo nicht bereits Strafen dieserhalb festgesetzt sind, außer der Verpflichtung zum Schadenersatze, einer Geldstrafe von 2 bis 100 Thalern.

 5) Je-

5) Jedes zur Handelsschiffahrt auf der Ems dienende, den Unterthanen eines der kontrahirenden Staaten zugehörige oder von denselben geführte Schiff soll unter Angabe des Orts, wohin es gehört, mit einer für diesen Ort laufenden Nummer und mit Angabe der höchsten Lastenzahl, welche es tragen kann, so wie mit einer Skala, woraus die jedesmalige Schwere der Ladung zu erkennen ist, auswärts deutlich versehen seyn.

Art. 7.

Abschnitt II. Von den Abgaben und Gebühren auf der Ems.

Für die Befahrung der Ems von dem Punkte an, wo sie schiffbar wird, bis in die offene See, und umgekehrt, wie auch für die Holzflößerei (Art. 15.) soll, außer einem Schleusengelde (Art. 12.), statt der Durchgangsabgaben, welche die Königlich Hannoversche, und des Schleusengeldes, welches die Königlich Preußische Regierung bisher von den auf der Ems ohne Berührung des Landes beförderten Waaren erhoben haben, unter dem Namen Emszoll eine Schiffahrtsabgabe entrichtet werden, die von den Ladungen an den durch gegenwärtigen Vertrag festgesetzten Hebestellen nach dem Bruttogewichte erhoben wird, und welche weder im Ganzen noch theilweise in Pacht gegeben werden darf.

Art. 8.

Dieser Emszoll wird zu seinem vollen Betrage auf Drei Thaler für jede Last der wirklichen Ladung festgesetzt. Beide Staaten haben sich jedoch zur größeren Belebung des Verkehrs vereinbart, diese Abgabe während der ersten sechs Jahre nach ihrer Einführung nur zu zwei Drittheilen oder mit Zwei Thalern für die Last als volle Gebühr erheben zu wollen.

Art. 9.

Bei den Behufs Berechnung des Emszolles nöthig werdenden Gewichts-Bestimmungen, wird die Last zu 4000 Pfund Cölnisches (Preußisches) Gewicht, bei allem Längenmaaß der Preußische oder Rheinländische Fuß (139⅛ Französische Linien) zu Grunde gelegt.

Alle, durch gegenwärtigen Vertrag verordneten Zahlungen sind in Preußischem oder Hannoverischem Kourant (14 Thaler aus der feinen Mark) zu leisten; Summen unter Vier gute Groschen (5 Sgr.) aber in der Münzsorte des Landes der betreffenden Empfangsstätte.

Art. 10.

Auch soll, um die innere Industrie und die Ausfuhr der Landesprodukte zu befördern und zugleich den Verkehr der ersten Lebensbedürfnisse zu begünstigen, so wie auch um mehrere Gegenstände von großem Gewichte und geringem Werthe zu erleichtern, rücksichtlich dieser folgende verhältnißmäßige Herabsetzung stattfinden.

1) Auf die Hälfte des Emszolles:

Anies, Amidon, Alaun, Blei, Bleiweiß, Butter, Eisenblech, grobe geschlagene Eisen-

Eisenwaaren, Flachs, Graupen, Gries, Grütze, Hanf, Leinengarn, Leinsaamen, Leinwand, Kleesaamen, Käse, gedörrtes Obst, Oel, Pottasche, Reis, Seife, Stahl, Syrup, Talg, Thran, Waidasche, Waizenmehl, Zink.

2) Auf ein Viertel der Gebühr:

Bier, eiserne Gußwaaren, Eisen in Stangen, Farbehölzer, Getreide aller Art, Hülsenfrüchte und Sämereien, Beeren, Häringe und Laberdan, Hohlglas, gemeine Holzwaaren, Holz in Flößen, Hörner, Korbwaaren, frisches Obst, Oelkuchen, Pech, Rappsaat, Theer, gemeine Töpferwaaren, Vitriol.

3) Auf ein Sechstheil der Gebühr:

Altes Eisen und Roheisen, Asche, Borke oder Gerberlohe, leere Fässer, weiße Flechtweiden, Holz in Dauben, Klappholz, Bretter, so wie überhaupt alles Bau- und Nutzholz in Schiffen verladen, hölzerne Reifen, Kartoffeln, Knochen, Salz.

4) Auf ein Zwölftel der Gebühr:

Kalk, Steinkohlen, Ziegelsteine und Dachziegel, behauene Steine, Dachschiefer, Cement, Traß, Brenn- und Faschinenholz, Heu und Stroh.

5) Auf ein Achtzehntel der Gebühr:

Bruchsteine, Kalksteine, Thon, Kies, Dünger, Lehm und Sand.

6) Gänzlich frei von dem Emszolle:

bleiben leer passirende, so wie neue, zum Verkauf bestimmte, und die nicht mit einer halben Last beladenen Schiffe, desgleichen Reisende und deren Reiseeffekten und Wagen.

Art. 11.

Eine Erhöhung der vollen Gebühr und des nach dem vorstehenden Artikel für einzelne Gegenstände ermäßigten Tarifs kann nur nach gegenseitiger Uebereinkunft beider kontrahirenden Staaten stattfinden. Dagegen steht es jedem derselben frei, auf der ihm zugehörigen Stromstrecke eine Herabsetzung, sey es im Ganzen oder theilweise eintreten zu lassen; jedoch soll diese, so wie jede andere die Emsschiffahrt betreffende Begünstigung den Unterthanen beider Staaten stets in gleichem Maaße zu Gute kommen.

Art. 12.

Das, nach Art. 7. neben dem Emszolle zu entrichtende Schleusengeld besteht in einer Abgabe von 4 Ggr. (5 Sgr.) von jedem Fahrzeuge und jedem Holzflosse für jede, auf der Fahrt zu passirende Schleuse.

Art. 13.

Die Erhebung des Emszolles geschieht bei der Auf- und Niederfahrt an fünf Stellen, nämlich zu Halte, Meppen, Lingen, auf der Emsschleuse bei Möhringen und auf der zu Bentlage. An jeder dieser Hebestellen wird ein Fünf-

Fünftheil des Emszolles entrichtet, und die Einnahme der Hebestelle zu Bentlage fällt an Preußen, die der anderen Hebestellen an Hannover. Wenn eine Fahrt stromaufwärts unterhalb Halte oder zwischen zwei Hebestellen angefangen hat, und noch über die nächste Hebestelle hinaus fortgesetzt wird, so ist bei dieser die Abgabe doppelt zu bezahlen, und wenn eine Fahrt den Strom hinab zwischen zwei Hebestellen endigt, so muß bei der letzten, welche berührt wird, die Abgabe auch noch für die nächste Hebestelle entrichtet werden.

Als Grundsatz ist jedoch gegenseitig anerkannt, daß von dem Emszolle, wie er durch den gegenwärtigen Vertrag festgestellt ist, Hannoverscherseits in keinem Falle mehr als $\frac{4}{5}$ und Preußischerseits mehr als $\frac{1}{5}$ der Abgabe erhoben wird, dergestalt, daß, wenn ein Schiff, welches unterhalb Halte, oder zwischen zwei Hebestellen die Fahrt begonnen hat, und diese über die Emsschleuse zu Möhringen hinaus fortzusetzen beabsichtigt, in solchem Falle bei der Hebestelle zu Halte, oder der ersten, welche es berührt, nur die einfache Abgabe zu entrichten ist.

Der Betrag des zu entrichtenden Schleusengeldes richtet sich in jedem Falle nach der Zahl der Schleusen, welche auf der Fahrt wirklich passirt werden, und zwar ist dasselbe, wenn die Fahrt von einer Hebestelle bis zur andern fortgesetzt werden soll, für alle auf dieser Strecke befindlichen, und wenn sie zwischen zwei Hebestellen endigt, für die wirklich berührt werdenden Schleusen bei der Zollhebestelle zu pränumeriren, für diejenigen aber, welche vor der ersten Entrichtung des Emszolles passirt sind, bei der ersten Zollhebestelle, die erreicht wird, nachzubezahlen.

Art. 14.

Sollte die Königlich Preußische Regierung es für zweckmäßig erachten, die Ems künftig noch über Greven hinaus schiffbar zu machen, so ist sie berechtigt, nach vorgängiger Uebereinkunft mit der Königlich Hannoverschen Regierung auch auf der alsdann oberhalb Greven schiffbar gemachten Strecke, eine der Länge derselben und dem für den übrigen Theil der Ems entsprechende verhältnißmäßige Abgabe zu erheben.

Wie indessen für diesen Fall den Hannoverischen Unterthanen dieserhalb eine völlig gleiche Behandlung mit den Preußischen Unterthanen zugesichert wird, so bleiben beiden auch für den Fall, daß die Ems demnächst einmal mit anderen Gewässern verbunden werden sollte, die bereits im Art. 4. des Protokolles vom 26. April 1820. verheißenen Vorrechte ungeschmälert vorbehalten.

Art. 15.

Außer dem im Staatsvertrage mit Preußen vom 29. Mai 1815. den Preußischen Unterthanen in Beziehung auf den Hafen zu Emden zugestandenen Rechte, gestattet die Königlich Hannoversche Regierung auch, daß alle zu Emden, Leer und Halte see- oder flußwärts ankommenden Güter und Waaren aller

Art dort in vorschriftsmäßig eingerichtete Niederlagen, unter Beobachtung der deshalb bestehenden gesetzlichen Bestimmungen ans Land gebracht oder aus einem Schiffe in ein anderes geladen, und in dem einen, wie in dem anderen Falle auf der Ems oder seewärts weiter verfahren werden, ohne deshalb der Durchgangsabgabe oder sonst irgend einer Abgabe, außer dem jetzt vereinbarten Emszolle, so wie den allgemeinen, für die Aufnahme und Aufbewahrung der Waaren in unversteuerten Niederlagen etwa zu entrichtenden Gebühren zu unterliegen.

Ebenso verspricht die Königlich Preußische Regierung für die Waaren, welche auf der Ems passiren, eine zollfreie Niederlage zu Rheine, und sobald es das Bedürfniß des künftigen Verkehrs erheischen sollte, auch zu Greven in der Art einzurichten, daß auch damit gleiche Begünstigungen, wie für die vorerwähnten Hannöverischen steuerfreien Niederlagen verbunden seyn sollen.

Von den Abgaben freier Niederlagerechte zu Halte und Leer sind jedoch die Holzflöße ausgenommen, und soll davon neben dem tarifmäßigen Emszolle auch die bisherige Durchgangsabgabe von 6 gGr. 8 Pf. pro Last zu 4000 Pfund beim Eintritte in das Hannoversche Gebiet zu Möhringen erhoben werden, ohne daß sie jedoch dann, wenn sie zum Verbleiben in den Hannoverischen Staaten bestimmt sind, einer weiteren Eingangsabgabe unterliegen.

Art. 16.

Auch in den Fällen, wo die Schiffer durch Noth, Wassermangel, oder irgend ein anderes physisches Hinderniß gezwungen werden, ihre Ladung ganz oder theilweise zu löschen, sind die Güter, wenn sie auch bei dieser Gelegenheit das Land berührt haben, darum doch der Durchgangsabgabe des betreffenden Gebietes nicht unterworfen, jedoch muß die Aus- und Wiedereinladung unter Aufsicht und Kontrolle der Zoll- und Steuerbeamten oder der nächsten Orts-Behörde erfolgen.

Art. 17.

Obgleich hienach von den auf der Ems transitirenden Waaren und Gütern eine Durchgangsabgabe in der Regel nicht entrichtet zu werden braucht, so bleiben dieselben doch nichts desto weniger in beiden Staaten den zur Sicherung der Eingangs-, Ausgangs- und Durchgangssteuern (Zöllen) und Verbrauchssteuern bestehenden Kontrollemaaßregeln unterworfen, so weit darin nicht durch die Bestimmungen des gegenwärtigen Vertrages Modifikationen verabredet worden sind. (Art. 23.)

Art. 18.

Zur Sicherung und leichteren Erhebung des Emszolles haben sich die, die Ober-Ems befahrenden Schiffer und Flößer mit einem Ladungsmanifeste, welches nach dem sub A. anliegenden Schema abgefaßt seyn muß, zu versehen.

A.

Den Seeschiffen beider kontrahirenden Staaten ist die Benutzung der

Ems

Ems, so weit sie für Seeschiffe zugänglich ist, auf Grund ihrer Schiffspapiere und Steuerlegitimationen nach den Vorschriften dieser Konvention gestattet.

Art. 19.

Jenes Landungsmanifest soll bei einer von den dazu von jedem Staate ernannten und gegenseitig bekannt zu machenden Behörden, und zwar in der Regel am Einladungsorte auf Grund der vorzulegenden Steuerlegitimationen oder in Fällen, wo dergleichen gesetzlich nicht erforderlich sind, auf Grund der Frachtbriefe und in deren Ermangelung auf mündliche Angabe durch den Schiffer aufgestellt werden und muß mit einer Bemerkung der Richtigkeit von Seiten der gedachten Behörde versehen seyn.

Etwa vorfallende Veränderungen durch Zu- oder Abladung während der Fahrt sind in derselben Weise bei der betreffenden Empfangsbehörde anzumelden und durch diese auf dem Manifeste zu beglaubigen.

Art. 20.

Behufs der hiernach erforderlichen Gewichtsbestimmung bleibt es zwar den Schiffern unbenommen, von allen Waaren, welche sie führen, auch denjenigen, welche bei der Einfuhr in den beiden kontrahirenden Staaten nicht nach dem Gewichte versteuert werden, ihr wirkliches der Entrichtung des Emszolles zum Grunde zu legendes Gewicht gehörig beglaubigt nachzuweisen; in Ermangelung solcher Nachweisung soll aber für die letztgedachten Waaren der in der Anlage B. ausgeworfene Normalgewichtssatz bis auf anderweitige gemeinsame Bestimmung angenommen werden.

B.

Besteht jedoch die Ladung eines Schiffes in Holz oder in anderen Gegenständen, die nur zu $\frac{1}{6}$, $\frac{1}{12}$ oder $\frac{1}{18}$ tarifirt sind, so ist es zulässig, wenn die ganze Ladung einem und demselben Tarifsatze unterliegt, daß die Quantität nach dem Tiefgange des Schiffes ermittelt und im Manifeste angegeben werde.

Bei einem Flosse muß das Manifest ein genaues Verzeichniß aller darauf befindlichen Stämme mit Bemerkung des kubischen Inhalts enthalten.

Art. 21.

Das Manifest ist bei jeder Hebestelle dem Empfangsbeamten zu überreichen; auch sind daneben auf Erfordern die Steuerlegitimationen zur Vergleichung vorzuzeigen.

Findet sich dabei nichts zu erinnern und ist eine Verifikation der Ladung nicht erforderlich (Art. 23.), so ist die Zahlung des tarifmäßigen Emszolles nach dem Normalsatze des im Manifeste angegebenen Ladungsgewichts von dem Schiffer oder Flösser zu leisten, die anerkannte Richtigkeit, die geleistete Zahlung, so wie Tag und Stunde der Ankunft und Abfertigung aber von dem Empfangsbeamten auf dem Manifeste zu bezeugen und außerdem über die Berichtigung des Emszolles und des Schleusengeldes eine besondere, nach dem Schema der An-

c. Anlage C. ausgefertigte Quittung dem Schiffer zu seiner Legitimation zu behändigen.

Art. 22.

Die im vorstehenden Artikel festgesetzten Abfertigungen soll jede Empfangsbehörde so schnell als möglich und überhaupt nach den, in jedem Staate wegen der Zoll- oder Steuerabfertigungen bestehenden allgemeinen Vorschriften zu bewirken verpflichtet seyn.

Art. 23.

Jeder Staat hat das Recht, die Uebereinstimmung der Manifeste mit dem wirklichen Inhalte der Ladung, theils durch genaue Prüfung der ersteren, in Bezug auf das Vorhandenseyn aller, dabei vorgeschriebenen Formen, theils durch generelle Revision, theils durch Nachwägung und selbst durch materielle Verifikation der letzteren, sowohl von den zur Bewachung des inneren Zoll- oder Steuersystems angeordneten Behörden, als von den zur Hebung des Emszolles angestellten Empfangsbeamten konstatiren zu lassen.

Es ist aber vereinbaret worden, daß eine spezielle Revision bei den in einem der beiden Staaten unter amtlichen Verschluß gelegten Waaren überall nicht stattfinden und auch sonst der Nachwägung und materiellen Verifikation nur in folgenden Fällen Anwendung gegeben werden solle:

1) Wenn der Führer einer verpackten Ladung für dieselbe ganz oder theilweise die geringere Verzollung nach einem Bruchtheile des Normalsatzes in Anspruch nimmt, rücksichtlich der Waaren, auf welche der Anspruch gerichtet ist (Art. 24.).
2) Wenn gegen den Schiffsführer der Verdacht beabsichtigter Defraudation des Emszolles oder der inneren Zoll- und Konsumtionsabgaben des betreffenden Staates begründet ist (Art. 26.) oder
3) Wenn zwar die Gattung, aber die, das innere Steuersystem des betreffenden Staates interessirende Art der Waaren entweder gar nicht, oder doch nur schwankend angegeben ist; jedoch in diesem Falle nur in Bezug auf die so angegebenen Waaren.

In allen Fällen, wo spezielle Revisionen und Nachwägungen sich während der Fahrt als nothwendig ergeben, sind solche bei der nächsten Hebestelle, wohin die Fahrt gerichtet ist, vorzunehmen und dort zweckmäßige Einrichtungen dazu zu treffen.

Art. 24.

Wenn der Führer einer Schiffsladung Waaren, welche nach Art. 10. nur einem Bruchtheile des Normalsatzes unterworfen sind, bei sich zu haben deklarirt, und für selbige den betreffenden, geringeren Tarifsatz in Anspruch nimmt, so ist er verbunden, der Empfangsbehörde die vollständige Ueberzeugung zu verschaf-

schaffen, daß jene Waaren wirklich diejenigen sind, wofür er sie ausgiebt. Es ist also hinsichtlich ihrer, sofern dieselben nicht schon unter amtlichen Verschluß gelegt sind, die Behörde zur materiellen Verifikation, mit Darlegung und Oeffnung der einzelnen Kolli berechtigt; — Sache des Schiffers bleibt es, seine Ladung so einzurichten, daß die Ueberzeugung von wirklicher Anwesenheit der zum geringeren Tarifsatze berechtigten und deklarirten Waaren — als worauf es hier allein ankommt, — der Behörde auf die kürzeste und einfachste Weise gewährt werden könne.

Art. 25.

Wenn das Schiff rein transitirt, ohne Ab- und Zuladung, so soll eine materielle Verifikation wegen der zum geringeren Tarifsatze angemeldeten Waaren jedenfalls nur einmal vorgenommen werden können, und ihr auf dem Manifeste verzeichnetes Resultat bei allen übrigen Empfangsstätten für richtig gelten.

Art. 26.

Die Begründung des Verdachtes (Art. 23. Nr. 2.) soll angenommen werden:

1) wenn das Ladungsmanifest sich nicht in gehöriger Form befindet, oder dem Verdachte einer damit vorgenommenen Fälschung unterliegt;
2) wenn die angelegten Plomben oder Siegel verletzt befunden werden;
3) wenn eine generelle Revision der Ladung erhebliche und begründete Zweifel gegen die Richtigkeit des Manifestes veranlaßt;
4) wenn der Schiffer auf dem, nicht etwa durch augenscheinlichen Nothstand und Beobachtung der für diesen Fall vorgeschriebenen Maaßregeln gerechtfertigten Versuche einer Anlegung an verbotenen Uferstellen oder gar einer vorher nicht angezeigten Ein- oder Ausladung sich betreten läßt.

Art. 27.

Jeder Empfangs- oder Steuerbeamte, welcher durch einen bei seiner generellen Ladungsrevision nach Art. 26. Nr. 3. gegen die Richtigkeit des Manifestes ihm aufstoßenden Verdacht, zur Anstellung einer Nachwägung oder materiellen Verifikation der ganzen Ladung oder eines Theiles derselben, sich veranlaßt findet, muß die Dringlichkeit und Erheblichkeit seines Verdachtes nachher auf Erfordern zu justifiziren im Stande seyn.

Art. 28.

Wo die materielle Verifikation aus der, im Art. 24. angegebenen Ursache stattfindet, soll sie unverzüglich, nachdem zur Abfertigung des Schiffes geschritten worden, angefangen und nach Möglichkeit beschleunigt werden.

Art. 29.

Nachwägungen oder materielle Verifikationen, welche wegen sich ergebenden

den Verdachts einer Unrichtigkeit des Manifestes vorgenommen werden, sollen gleichfalls in der Art. 28. angegebenen Art geschehen. Hat sich aber das Manifest als unrichtig ergeben, so existirt die Vermuthung beabsichtigter Defraudation nicht nur des Emszolles, sondern auch der inneren Zoll- und Verbrauchssteuer des betreffenden Staates mit allen ihren gesetzlichen Folgen, jedoch nur in Bezug auf den Schiffer und den unrichtig deklarirt befundenen Theil seiner Ladung.

Art. 30.

Die Strafe der Emszolldefraude besteht in einer, dem vierfachen Betrage der, der Kasse entzogenen gesetzlichen Abgabe gleichkommenden Geldbuße, neben welcher auch jedesmal die einfache Abgabe nachzuzahlen ist.

Bei wiederholten Defrauden tritt, nachdem der Schuldige schon einmal durch rechtskräftiges Erkenntniß verurtheilt ist, oder aber die Strafe ohne Erkenntniß erlegt hat, außer der Nachzahlung der einfachen Abgabe im ersten Falle der achtfache, im zweiten und in ferneren Fällen der sechszehnfache Betrag der Abgabe als Geldbuße ein.

Wenn der Schiffer sich dieser Strafe ohne Erkenntniß nicht unterwirft, so wird ganz nach dem für die Umgehung der Eingangs-, Durchgangs- und Ausgangsabgaben bestehenden Kontraventionsverfahren des betreffenden Staates von dem Zollrichter (Art. 40.) erkannt.

Art. 31.

Das Resultat aller geschehenen Nachwägungen oder materiellen Verifikationen, so wie bei den zum geringeren Tarifsatze deklarirten Waaren der danach geleisteten Zahlung, wird von jeder Zollstätte auf dem Manifeste bemerkt.

Art. 32.

Hat der Schiffer die letzte Hebestelle erreicht, die er auf seiner Fahrt berührt, so hat er das Manifest der angeordneten Empfangsbehörde zu belassen, damit dasselbe bei deren Akten aufbewahrt bleibe.

Art. 33.

Jeder der kontrahirenden Staaten hat das Recht, Plätze innerhalb seines Gebietes zu bestimmen, an denen allein angelegt werden darf, auch wenn von keiner Ab- oder Zuladung die Rede ist.

Man wird darauf Rücksicht nehmen, solche in so geringen Entfernungen von einander zu bestimmen, daß dem Schiffer dadurch für die Fortsetzung seiner Reise möglichst wenig Aufenthalt verursacht wird.

Jede Anlegung an einem nicht dazu verstatteten Orte — den Fall augenscheinlicher und sofort bei der nächsten Ortsbehörde des betreffenden Staats angemeldeten Nothstandes ausgenommen — begründet den Verdacht beabsich-

tigter Defraudation des inneren Zoll- und Steuersystems und seine gesetzlichen Folgen.

Von den in einem jeden Staate verstatteten Liege- und Ladeplätzen muß ein Verzeichniß in jeder Zollstätte des betreffenden Staats angeschlagen werden.

Art. 34.

Jeder der beiden kontrahirenden Staaten hat das Recht, in Fällen, wo er für das Interesse seiner Landzölle oder Verbrauchssteuern es nützlich erachtet, innerhalb seines Gebietes Begleiter auf vorbeipassirende Schiffe zu setzen.

Doch darf aus Anwendung dieser Maaßregel für den Schiffer weder irgend ein, durch gegenwärtigen Vertrag nicht gerechtfertigter Aufenthalt, noch irgend eine Ausgabe, oder irgend eine, nicht ohnehin schon ihn gesetzlich treffende Beschränkung erwachsen.

Derjenige Staat, welcher eine solche Begleitung für nöthig erachtet, wird, wenn die Aufnahme oder die Entlassung der Begleiter an anderen Punkten als an den Zollstätten erforderlich ist, die Orte bekannt machen, wo solche erfolgen soll. Der Schiffer ist verpflichtet, dort anzulegen und nach erfolgter Anmeldung eine Stunde auf Ankunft oder Abgang der Begleiter zu warten.

Art. 35.

In Ansehung der, auf dem unteren Theile der Ems vorkommenden, lediglich die Seeschiffahrt treffenden Abgaben und Gebühren, namentlich der Lasten-, Feuer-, Tonnen- und Baakengelder, so wie der zu Leer hergebrachten städtischen Schiffahrtsabgabe von den dort ausgehenden oder ankommenden Seeschiffen, sollen die Schiffe und Güter Preußischer Unterthanen den Hannoverischen vollkommen gleichgestellt seyn, und ein Unterschied in der Behandlung beider nicht stattfinden.

Art. 36.

Desgleichen sollen die beiderseitigen Unterthanen hinsichtlich der Hafen-, Krahn-, Waage- und Niederlagegebühren in den Handels- und Umlageplätzen, so wie hinsichtlich der etwa vorkommenden Hafen- und Werftgelder nach gleichen Grundsätzen behandelt und die Zahlungssätze dieser Gebühren billig und fest bestimmt, zur Kenntniß des Publikums gebracht und nur von denjenigen gefordert werden, welche sich der vorhandenen Anstalten bedienen.

Art. 37.

Für den Dienst der Lootsen auf der Ems wird die Königlich Hannoverische Regierung das Nähere anordnen und einen angemessenen Gebührentarif festsetzen und bekannt machen.

Preußischen Unterthanen sollen auch in dieser Hinsicht keine lästigere Verpflichtungen als den Hannoverischen auferlegt werden.

Art. 38.

Art. 38.

Sollten Seeschiffe die Ems oberhalb Halte befahren wollen, so steht ihnen gegen Erlegung der, für die Flußschiffahrt bestimmten Abgaben, dies frei. Ebenso soll auch bei Flußschiffen, welche ihre Fahrt bis unterhalb Leer, oder in die offene See, fortsetzen möchten, für diese Strecke rücksichtlich der Fälle, in welchen Gebühren zu entrichten sind, und des Betrages derselben, die im Obigen für Seeschiffe verabredete Behandlung eintreten.

Art. 39.

Hinsichtlich der, von den Schiffern für die Betreibung des Schiffer-Gewerbes zu entrichtenden Gewerbesteuer haben beide Staaten sich dahin vereinbart, daß diese nur von den eigenen Unterthanen erhoben werden soll, so daß der Schiffer des einen Staats bei der Befahrung der Emsstrecke in dem anderen Staate von der dortigen Regierung nicht nochmals zur Erlegung einer besonderen Patent- oder Gewerbsabgabe angehalten werden kann.

Art. 40.

Abschnitt III. Von den Zollgerichten und der Ausführung des Vertrages.

Ein Mitglied desjenigen mit der Ausübung der Civilgerichtsbarkeit beauftragten Amts, oder Gerichts, in dessen Bezirk die Zollstelle belegen ist, soll, ohne Rücksicht auf den sonst etwa begründeten bevorzugten Gerichtsstand, zur summarischen Behandlung und Entscheidung folgender Gegenstände verpflichtet werden:

1) Ueber alle Emszoll- und Schleusengelderkontraventionen und die hierdurch verwirkten Strafen, insofern der Schiffer denselben sich nicht freiwillig unterwirft.
2) Ueber Streitigkeiten wegen Zahlung der Zoll-, Krahn-, Waage- und Hafengelder, so wie der anderen in den Artikeln 35., 36. und 37. bezeichneten Gebühren und deren Betrag;
3) Ueber die, von Privatpersonen unternommene Hemmung des Leinpfades;
4) Ueber die beim Schiffsziehen veranlaßte Beschädigung an Wiesen und Feldern, so wie überhaupt jeden Schaden, den Flößer oder Schiffer während der Fahrt oder beim Umladen durch ihre Fahrlässigkeit Anderen verursacht haben möchten;
5) Ueber den Betrag der Bergelöhne und andere Hülfsvergütungen in Unglücksfällen, insofern die Interessenten darüber nicht einig sind.

Namen und Wohnort des Zollrichters sollen in der Zollstätte angeschlagen werden.

Art. 41.

Soweit durch gegenwärtige Konvention Bestimmungen getroffen sind, hat es bei denselben, ohne Rücksicht auf bisher bestehende Spezialverträge, Gesetze, Verordnungen, Privilegien und Gebräuche sein alleiniges Bewenden.

 Art. 42.

Art. 42.

Der Vertrag soll nach erfolgter Ratifikation von beiden kontrahirenden Staaten öffentlich bekannt gemacht werden, und sechs Wochen nach Auswechselung der Ratifikationen in volle Wirksamkeit treten.

Art. 43.

Die vorbehaltenen Ratifikationen des gegenwärtigen Vertrages sollen spätestens binnen zwei Monaten vom heutigen Tage an gerechnet gegen einander ausgewechselt werden.

Zu Urkund dessen ist gegenwärtiger Vertrag von den Eingangs genannten Bevollmächtigten unterschrieben und besiegelt worden.

So geschehen zu Berlin, den 13. März 1843.

August v. Forckenbeck.	Friedrich Ernst Witte.
(L. S.)	(L. S.)

Die Auswechselung der Ratifikationsurkunden über den vorstehenden Vertrag hat am 17. Mai 1843. zu Berlin stattgefunden.

An=

Anlage A.

Jahrgang 1843.

Des Ausstellungsamtes Halte

Manifest

für den Schiffer Heinr. Schepers aus Haren, zur Fahrt von Halte nach N. N. mit dem ihm zugehörigen Schiffe Nr. 36. zu 8½ Last ladungsfähig, besetzt mit drei Mann, einschließlich des Jagers mit einem Pferde.

Bemerkungen.

1) Jedes Manifest muß die Ladung des Schiffes vollständig enthalten und mit den Frachtbriefen, welche jederzeit mit demselben zu produziren sind, übereinstimmen.

2) Jede Ab- oder Zuladung muß am Ab- oder Zuladungsorte im Manifest bemerkt, nach Unterschied nachgetragen werden.

3) Gedruckte Formulare zu den Manifesten sollen an allen Abfertigungs-Orten vorräthig gehalten, und den Schiffern gegen eine billige Vergütung geliefert werden. — Die Ausfüllung der Rubriken 1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. 9. zu besorgen ist Sache des Schiffers. — Die Rubriken 8. 10. 11. 12. 13. — letztere soweit solche vorkommen — werden von den betreffenden Behörden ausgefüllt.

4) Die Unterzeichnung des Ausstellungsamtes am Einladungsorte geschieht unentgeldlich, auf den Grund sich verschaffter Ueberzeugung, daß wirklich die angegebenen Gegenstände nach Quantität und Qualität geladen sind.

5) Besteht das Manifest aus mehr als einem Bogen, so muß es paginirt, geheftet und der Faden mit dem öffentlichen Siegel des Ausstellungs-Amtes angesiegelt seyn. Der Schiffer wird wohl thun, sich jedesmal noch mit einem gegen billige Abschreibungsgebühren vom Ausstellungs-Amte zu liefernden Duplikate des Manifestes zu versehen.

6) Die eigenhändige Unterschrift des Schiffers unter dem Manifest macht ihn für die Wahrheit und Vollständigkeit der darin enthaltenen Angaben verantwortlich.

7) Gegenwärtiges Manifest wird zu N. N. abgegeben und daselbst vorschriftsmäßig aufbewahrt.

1.	2.	3.	4.	5.	6.
			Der Kolli und Gebinde		
Voller Name und Wohnort des Absenders.	Bestimmungsort und Empfänger.	Folge-Nr. des Fracht-Briefes.	Benennung und Anzahl.	Zeichen und Nr.	Benennung der Waaren.
Carl Sandberg zu Halte.	Lingen. Herrmann Lankhorst.	1.	5 Fässer.	Δ ╪ 1.	Pottasche.
				= 2.	dito.
				= 3.	dito.
				= 4.	dito.
				= 5.	dito.
Carl Sandberg zu Halte.	Rheine. Franz Wesselmann.	2.	2 Fässer. 1 Ballen.	◇n. 28.	Twist.
				= 29.	dito.
				= 30.	dito.
Carl Sandberg zu Halte.	Greven. Bernhard Körner.	3.	180 Säcke.	ohne Zeichen.	Hafer.

Die Richtigkeit des Manifestes beglaubigt
Halte, den 14. Mai 1843.

Das Königlich Hannoverische Zollamt.

(L. S.) N. N.

7.	8.	9.	10.	11.	12.			13.
Maaß nach der		Gewicht nach der		Zahlt vom Normal-Satze.	Zollbetrag.			Bemerkungen.
Deklaration.	Revision.	Deklaration.	Revision.		Rthlr.	Sgr. gGr.	Pf.	
—	—	910 Pfd.		$\frac{1}{2}$				
—	—	950 =		—				
—	—	865 =		—				
—	—	825 =		—				
—	—	940 =		—				
		4490 Pfd.	4490 Pfd.	—				
—	—	625 Pfd.		$\frac{1}{4}$				
—	—	630 =		—				
—	—	1275 =		—				
		2530 Pfd.	2530 Pfd.					
180 Säcke à 2 Vierup.	360 Vierup.	16,920 Pfd.	16,920 Pfd.	$\frac{1}{4}$				

Bernhard Heinrich Schwarz.
Schiffer.

Anlage B

Normal-Gewichtstabelle

zur Berechnung des Emszolles.

A. Flüssige Waaren.

Alles Brutto mit der einfachen, gewöhnlichen Fustage, ohne Ueberfaß, das Oxhoft zu 30 Französischen Vierteln, das Französische Viertel — Velte — zu 375 Französischen Kubikzoll Inhalt.

	In Preuß. Pfunden.
Arrak und Rum, ein Anker oder viertel Ohm	90
ein halber Anker oder achtel Ohm	45
ein viertel Anker oder $\frac{1}{16}$ Ohm	22
ein doppelt Anker oder halbes Ohm	179
ein halbes Oxhoft, 3 Anker, $\frac{3}{4}$ Ohm	269
ein Ohm oder Tierce	358
ein Oxhoft	537
in gemessenen Gebinden anderen Inhalts jedes Viertel	18
in Bouteillen 280 Stück auf ein Oxhoft.	
Baumöl, die ordinaire Piepe	870
die große Piepe, Both zu 13—14 Barili	1013
die Stampe zu 236 Gallons	1976
Bier, Englisches, das Faß Barrel zu 36 Gallons	460
das Oxhoft zu 54 Gallons	665
die Piepe zu 108 Gallons	1343
ordinaires, die Tonne zu 14 Vierteln	266
in Bouteillen 280 auf ein Oxhoft.	
Blut, das Viertel	21
Branntwein aller Art, wie Arrak.	
Essig, ein Anker zu 5 Vierteln	98
eine Tonne zu 15 Vierteln	284
eine Tierce zu 20 Vierteln	358

	In Preuß. Pfunden.
ein Oxhoft zu 30 Vierteln	594
in anderen Gebinden jedes Viertel zu	19
in Bouteillen 280 auf ein Oxhoft.	
Hanföl, die ordinaire Pipe	870
Seife, grüne oder braune, die kleine Tonne oder das Viertel . . .	70
Sprit oder Weingeist, wie Arrak.	
Theer, die Tonne	320
Thran, die Tonne von 216 Pfund netto	266
andere Gebinde nach dem Gemäß von 6 Stechkannen zu 36 Pfund	256
Wasser, Egersches, Fachinger, Geilnauer, Selterser, Spaaer, die 100 Krüge	480
Pyrmonter, Drieburger, Wildunger ꝛc., die hundert ganze oder Pintsflaschen mit Korb	373
100 halbe Pintsflaschen desgleichen	192
Kölnisches, die 12 Gläser mit Kästchen, ohne Ueberkiste .	6
Wein aller Art, wie Arrak.	
B. Früchte.	
Der Preußische Scheffel Bohnen	95
〃 〃 〃 Buchweizen	71
〃 〃 〃 Erbsen	95
〃 〃 〃 Gerste	66
〃 〃 〃 Hafer	47
〃 〃 〃 Hirse	79
〃 〃 〃 Linsen	95
〃 〃 〃 Malz	59
〃 〃 〃 Nüsse	66
〃 〃 〃 Obst, gedörrte Aepfel	40
〃 〃 〃 〃 gedörrte Birnen	59
〃 〃 〃 〃 gedörrte Kirschen	95
〃 〃 〃 〃 gedörrte Pflaumen	95
〃 〃 〃 〃 grünes aller Art	76
〃 〃 〃 Roggen	79
〃 〃 〃 Saamen, Hanf⸗	57
〃 〃 〃 〃 Rüb⸗, Rapp⸗, Mohn⸗ und andere Sorten	71
〃 〃 〃 〃 Lein⸗, lose oder in Säcken . . .	71

	In Preuß. Pfunden.
Leinsaamen in Tonnen, die Tonne	198
Der Preußische Scheffel Weizen	85
" " " Wicken	95

C. Holzarten und Brennmaterialien.

a) Von allen Sorten Schiffs-, Zimmer-, Bau- und anderem Nutzholze, Sägeblöcken, stärkeren Stangen u. dergl., so wie von Planken, Bohlen, Brettern und gesägten Latten:	
Eichen-, Hainebüchen-, Aepfel- und Pflaumenholz, die 8 Preuß. Kubikfuß	424
Büchen-, Eschen- und Kirschbaumholz	392
Birken-, Birn-, Nuß- und Ulmenbaumholz	359
Espen-, Erlen-, Fichten-, Kiefern-, Tannen-, Linden-, Pappeln- und Weidenholz	294
Anmerkung. Planken, Bretter, Latten und kleine bearbeitete Bauholzsorten können in ganzen Zwölftern, Kabeln oder Lagen uud Haufen, unbearbeitete Zimmerstücke ꝛc. nach den Hartigschen und Segondatschen Tafeln im Durchschnitt u. s. w. gemessen und berechnet werden.	
b) Felgen, das Schock (60) 27—28zöllige Preuß. Maaß	767
Felgen, das Schock (60) 33zöllige Preuß. Maaß	1055
Speichen, das Schock (60) 33zöllige Preuß. Maaß	416
c) Kandiskisten, komplette, die 100 Stück halbe zu $18\frac{1}{4}$ Preuß. Kubikfuß	640
die 100 Stück ganze zu $28\frac{3}{4}$ Preuß. Kubikfuß	959

	Preuß. Kubik-Fuß.
d) Faßdauben und Stabholz $1\frac{1}{2}$—2 Zoll und 4—6 Zoll breit:	
248 Piepenstäbe, 61—65 Zoll Preuß. lang	63
372 Oxhoftstäbe, 50—54 Zoll Preuß. lang	76
496 Tonnenstäbe, 41—44 Zoll Preuß. lang	81
744 Oxhoft-Bodenstäbe, 26—30 Zoll Preuß. lang	81
922 Tonnen-Bodenstäbe, 20—32 Zoll Preuß. lang	84

e) Vom Faden- oder Klafterholz ꝛc. werden die im Haufen gemessenen

100 Kubikfuß nur gerechnet von	2	3	4	5	6 füßigen
Nutzholz in Klaftern	75	73½	72	70	68 Kubikfuß
Brennholz in Kloben oder Scheiten	71	69	67	65	63 „
„ in Stangen	60	57	54	51	48 „
„ in Zacken oder Zweigen	56	52	48	44	40 „
„ in Reisigbunden oder Wellen					30—35 „
Bandholz, nach Verhältniß der Stärke					45—55 „

	In Preuß. Pfunden.
Zaunpfähle, wie Stangenbrennholz	
Korbweiden, das Bund	19
Schwerdspäne, starke, 100 Bund à 60 Stück	1599
„ dünne, „ „ „ „ „	959
f) Lohkuchen, die 100 Steine	1386
g) Holzkohlen, die 8 Preuß. Kubikfuß	49
h) Holzasche (der Preuß. Scheffel), unausgelaugte	58
„ desgl. , ausgelaugte	103
i) Braunkohlen, die 8 Preuß. Kubikfuß	305
k) Steinkohlen, die 8 Preuß. Kubikfuß	365
l) Torf, die 8 Preuß. Kubikfuß, aufgeschüttet	245
die 1000 Soden oder Steine	1039

D. Steinarten, Thon, Sand ꝛc.

Kies, die 8 Preuß. Kubikfuß	849
Pflaster- und Solinger Steine, die 8 Preuß. Kubikfuß	914
Sand, weißer, desgl.	783
Sandsteine, behauene, desgl.	1197
unbehauene oder Bruchsteine in Haufen, desgl.	849
Pfeifenerde, desgl.	359
Töpfererde, desgl.	609
Mergel, desgl.	729
Düngsalz oder Dux, desgl.	441
Pfannensteine, desgl.	560
Vieh- und anderer Dünger, desgl.	359
Ziegel, Backofensteine, die 1000 Stück	17267
Ziegel-Dachzungen	3517
Ziegel-Mauersteine	9593
desgl. ungebrannte	11192

E. Leere Gefäße.

	In Preuß. Pfunden.
Ein Anker oder viertel Ohm	16
Ein halber Anker	10
Ein viertel Anker	5
Ein Doppel-Anker oder halbes Ohm	27
Eine halbe Oxhoft	53
Eine Thrantonne, Häringstonne	38
Eine Theertonne	80
Eine Leintonne, Kaffee-Quartges	21
Ein Reisfaß	70
Ein Kaffeeoxhoft	80
Ein Ohm, Tierce	51
Ein Oxhoft, halbes Both	115
Ein Bierfaß, Pumsern, Barrel, Piepe, Legger, halbes Muid, Quardeel	141
Ein Zuckerfaß	128
Ein Both, große Piepe	153

F. Andere feste Waaren.

Aschenkalk, die 8 Preuß. Kubikfuß	751
Dachrohr, eine Fiehme zu hundert kleinen Bunden	384
Eichenborke, gehackte, die 8 Preuß. Kubikfuß	152
" ganze, die 10 Bunde	613
Erdenzeug oder gemeine Töpferwaaren, die 8 Preuß. Kubikfuß	131
" das vierspännige Fuder zu 235 Preuß. Kubikfuß	3837
Glasscherben, weiße, die 8 Preuß. Kubikfuß	490
" grüne, desgl.	392
Glas, hohl, desgl.	104
" " das vierspännige Fuder zu 196 Preuß. Kubikfuß	2558
Häringe, die Tonne	320
Hausgeräth, diverses, das vierspännige Fuder	2558
Heu, festgepacktes, die 8 Preuß. Kubikfuß	54
" das vierspännige Fuder zu 564 Preuß. Kubikfuß	3837
Kalk und Gips, das Gemäß zu 8 Preuß. Kubikfuß (gestrichen und nicht gehäuft)	435
Kartoffeln, das Gemäß zu 8 Preuß. Kubikfuß	562
Knochen, " " " desgl.	163

	In Preuß. Pfunden.
Kreide, ganze, das Gemäß zu 8 Preuß. Kubikfuß	562
" " das Oxhoft zu desgl.	544
Laberdan, wie Häring	
Linnen, Bleichtücher, oder Hessische Schocktücher in Balten oder halben Rollen von 20 Stücken	426
Hessische sogenannte 100tel Linnen, der Bolten von $\frac{6}{4}^{0}$ oder 24 Schock	512
Hannoverische $\frac{4}{4}$ Hemden-Linnen, die Rolle zu 50 Stück . .	959
dergleichen gebleichte $\frac{5}{4}$ Stiege-Linnen, die Rolle zu 200 Stiege	853
Bodenwerder oder Legge-Linnen, die Rolle von 33—34 Stück	959
Weser-Linnen oder Meier-Linnen, aus dem Preußischen, Schaumburgischen und Lippeschen:	
halbe Packen von 50 bis 52 Stück	2558
viertel Packen von 26 Stück	1279
Mollen, hölzerne, das vierspännige Fuder zu 500 Stück	3837
" das Schock zu 60 Stück	460
" Futter-, geflochtene, das Schock zu 60 Stück	160
Pech, die Tonne	320
Salz, der Bremer Scheffel	102
Schaufeln, hölzerne, das vierspännige Fuder zu 1000 Stück	3837
" " das Schock zu 60 Stück	230

Anlage C.

Quittung.

Journal pag. 30. Manifest Nr. 36.

Der Schiffer Franz Meier hat auf der Fahrt von Greven nach Leer mit dem Grevenschen Schiffe Nr. 5.

(vom Flosse bestehend aus ꝛc.)

heute an Emszoll gezahlt	10 Rthlr.	12 Sgr.
desgleichen an Schleusengeld für die passirte Schleuse zu N. N.	— ⸗	5 ⸗
im Ganzen	10 Rthlr.	17 Sgr.

geschrieben: Zehn Thaler Siebzehn Silbergroschen gezahlt.

Zollhebestelle zu N. N. den 1. Juli 1843.

N. N.

Zolleinnehmer.

(Siegel des Zollamts.)